



Joep de Heer
29 november 2020

De trots van Turijn

Wie had in 1957 gedacht dat de kleine 500 het afgelopen decennium de belangrijkste auto van het Fiat-concern zou zijn? Na de lancering op 4 juli 1957 kwam in eerste instantie de verkoop maar moeilijk op gang, maar na deze moeizame opstartfase was de populariteit van de 500 niet te stoppen. Er rolden bijna vier miljoen exemplaren van de productiebånd. De tweede generatie 500, die exact 50 jaar later werd geïntroduceerd, was precies de auto die het merk op dat moment nodig had. De kleine en leuke stadsmini is tegenwoordig nog steeds razend populair. In 2020 mag een derde generatie het stokje overnemen. Geen half werk bij Fiat, de auto wordt namelijk 100% elektrisch en mag zich de allereerste volledig elektrische auto van de Italianen gaan noemen. Een spannend moment! Zal deze 500 voor de derde keer een absolute verkooptopper gaan worden?



Hartendief

Schrik niet, werkelijk geen enkel onderdeel van de vorige generatie 500 uit 2007 is overgenomen in deze nieuwe Fiat. Direct opvallend is dat het Fiat-logo op de voorpaneel van de auto plaats heeft moeten maken voor een 500-logo. De voorzijde van de auto heeft een beperkte grille voor de luchtinlaat en is rond het 500-logo zelfs volledig gesloten, omdat de elektromotor minder koeling nodig heeft dan een traditionele verbrandingsmotor.

Het verticale front van de auto doet sterk denken aan de versie van 1957; vooral in combinatie met de pijlvormige knipperlichtunits op het voorspatbord. Een deel van de verlichting aan de voorzijde is verwerkt in de motorkap, als een soort wimper voor de daadwerkelijke koplamp eronder. De auto is in de lengte en in de breedte met zes centimeter toegenomen. Opvallend zijn de portiergrepen die volledig zijn verzonken en enkel elektrisch bedienbaar zijn. Of je hem qua vormgeving net zo leuk vindt als de vorige generaties mag je zelf bepalen. Dit Italiaanse icoon heeft in ieder geval alle ingrediënten in zich om opnieuw de hartendief van menig automobilist te worden.



Eer je afkomst

Het volledig vernieuwen van de 500 stopte niet bij de buitenzijde. Het interieur is grondig onder handen genomen door de ontwerpers van Fiat. Opvallend is het volledig ontbreken van een schakelpook tussen de voorstoelen. Vanaf nu gaat het schakelen met de knoppen die onder het scherm van het multimediascherm zijn te vinden. Net daarboven vinden we een vak om je mobiele telefoon neer te leggen en waarbij deze direct draadloos oplaadt. Fiat is maar wat trots op haar oorsprong en verleden. Op verschillende plekken zijn verwijzingen aangebracht naar Turijn; de plek waar de auto wordt gebouwd en waar Fiat zijn oorsprong vindt (Fiat staat voor Fabbrica Italiana Automobili Torino). In het aflegvak voor je telefoon is de skyline van Turijn afgebeeld en in de handgrepen van de deur aan de binnenzijde staat 'made in Torino' met een afbeelding van de eerste generatie 500.

Onder de vloer van de 500 zijn de batterijen verstopt. Hierdoor ontstaat een vlakke vloer zonder onnodige obstakels en ruimte voor extra opbergmogelijkheden. De achterbank is vooral fijn voor kinderen of volwassenen met een groeiachterstand. Personen met



Fiat 500 42 kWh electric cabrio

een lengte langer dan anderhalve meter zullen geen fijne herinnering overhouden van een reisje op de achterbank van de Fiat. Wie toch actief gebruik wil gaan maken van de achterbank kunnen we aanraden te kiezen voor de 3+1 uitvoering van de Fiat 500. Deze biedt een kleine achterdeur aan de passagierszijde die naar achteren opendraait en het inladen van spullen gemakkelijker maakt omdat de middenstijl ontbreekt.



Stadsmini optima forma

Snel instappen en rijden. Tijd om uit te zoeken of deze stadsmini zich echt zo goed thuis voelt in de stad. Tijdens de korte testperiode worden we de binnenstad van Amsterdam ingestuurd om de 500 daar eens goed aan de tand te voelen. De tocht over de Prinsengracht en Herengracht laat duidelijk naar voren komen dat het formaat van de auto een bijzonder groot voordeel geeft in stedelijk gebied. Lossende vrachtwagens, foutparkeerders die half op de straat staan en onoplettende fietsers worden handig ontweken en omzeild. Door het direct beschikbare koppel schiet de auto van zijn plek en het fijne, lichte stuurgedrag maakt de rijbeleving compleet. Stukken snelweg vormen ook geen problemen voor de elektrische 500 en geven ons de kans om het autonoom



Fiat 500 42 kWh electric cabrio

rijden te proberen. De auto blijft, zonder zelf actief te sturen, binnen de rijbaan en behoudt zelf keurig ruimte tot zijn voorganger.

De bestuurder van de nieuwe 500 is aangewezen op drie verschillende voorgeprogrammeerde rijmodi. In de stand 'normal' zal hij zich net als iedere normale auto met automatisch voortbewegen. Gaat je voet van het gaspedaal dan zal de auto lang blijven uitrollen voordat deze stilstaat. Met een sprintsnelheid van 0 tot 100 km/u in 9 seconden gaat de auto prima van zijn plek zonder extreem snel te zijn. De rijmodus 'range' zorgt ervoor dat je de auto met slechts één pedaal kan bedienen. Zodra je namelijk je voet van het gaspedaal haalt gaat de auto uit zichzelf al rustig remmen totdat deze stilstaat. Dit zorgt ervoor dat er zo veel mogelijk energie van het remmen wordt teruggewonnen in het batterijpakket. Bij de eerste keer rijden zal het wellicht wat wennen zijn maar na een poosje in deze modus gereden te hebben, wil je niet meer anders. Wie zo ver mogelijk op een acculading wil komen kan de 'Sherpa-modus' inschakelen. In deze modus valt je airco weg, kan je maximaal 80 km/u rijden en gaat de gasrespons naar beneden.



500 keuzes

Fiat heeft alles wat met 'de 500' te maken heeft behoorlijk uitgemolken. Denk aan de 500X en de 500L die bijna niets meer met de oorspronkelijke 500 te maken hebben. Al die verschillende varianten kunnen het verwarrend maken. Met de lancering van de derde generatie 500 is het opnieuw goed opletten hoe alle modelvarianten in elkaar zitten om het overzicht niet te verliezen. In eerste instantie moet je de keuze maken tussen een Fiat 500e Berlina (hatchback), 500e Cabrio of een 500e 3+1 met een extra deur. Heb je de keuze hierin gemaakt dan kan je door naar de volgende stap. Er zijn voor de nieuwe 500 vier verschillende uitrustingsniveaus te kiezen. We stellen je voor aan de Action, Passion, Icon en topversie La Prima. De Action heeft met een 24 kWh een kleiner batterijpakket dan de rest. Met de accu van de Action kom je ongeveer 180 kilometer ver volgens de WLTP meetmethode. Een snellaadsysteem van 50 kW is standaard onderdeel van de uitrusting. Dat betekent dat je in de tijd dat je een kop koffie achterover slaat en bijna 50 kilometer rijden aan de batterij heeft toegevoegd. Een centraal multimediascherm heeft de Action niet, je moet het doen met een telefoonhouder. Aan de buitenzijde zien we halogeenlampen en 15 inch wielen.



Fiat 500 42 kWh electric cabrio

Het instapniveau is gepasseerd met de 500 Passion uitvoering. Het batterijpakket met een capaciteit van 42 kWh komt volgens de WLTP meting 320 kilometer ver. Het snelladen gaat met 85 kW een stukje sneller dan bij de Action. Een 7 inch multimediascherm is in het midden geplaatst en cruise control vormt een standaard onderdeel van de uitrusting. De 500 Icon en La Prima maken het nog bonter. Aan de buitenzijde vinden we 16 of zelfs 17 inch lichtmetalen wielen en aan de binnenzijde een groot 10,25 inch multimediascherm. Uiteraard zijn de modellen voorzien van uitgebreide veiligheidssystemen en 360 graden parkeer- en dodehoeksensoren zijn zelfs verkrijgbaar op de nieuwe 500. De prijzen starten bij 24.900 euro en lopen op tot 38.900 euro voor de Cabrio 'La Prima' uitvoering. Voor wie wel een 500 wil, maar niet elektrisch wil rijden zijn ook alle huidige varianten van de tweede generatie 500 nog steeds te bestellen.



Driemaal succes?

De concurrent die wellicht het dichtst bij de nieuwe elektrische 500 staat is de Honda e.



Fiat 500 42 kWh electric cabrio

Deze verrassende, speels ogende, elektrische stadmini heeft vergelijkbare cijfers met de 500 en heeft met de topversie een vergelijkbare prijs. Voordeel aan de 500 is dat de instapprijs van 24.900 euro meer dan 10.000 euro lager ligt dan van de Honda e.

Met een aantrekkelijke prijs voor de instapper is de 500 de ideale auto voor degene die korte ritjes maakt en niet teveel geld kwijt wil zijn aan een volledig elektrische auto. De eerste generatie in 1957 werd een regelrechte hit. De tweede generatie in 2007 is en blijft een daverend succes voor Fiat waar het merk nog dagelijks de vruchten van plukt. Of de derde generatie opnieuw glorieuze cijfers gaat neerzetten zal de tijd moeten gaan leren. Bij Fiat moet het geloof in het toekomstige elektrische rijden diep genoeg zitten om er een compleet nieuwe generatie 500 aan te gaan wijden. Geef die Italianen maar eens ongelijk; ze mogen met recht trots zijn op dit staaltje werk. De nieuwe 500; de trots van Turijn!

Foto's: Carlo te Lintelo

Plus

- + Betaalbare instapper
- + Prachtig Italiaans design
- + Modern interieur

Min

- Hoge prijs luxe uitvoeringen
- Ruimte achterbank